

# | 67 | TRANSPORTE PÚBLICO E ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO: RELAÇÕES ENTRE A PRODUÇÃO DO ESPAÇO E A PRODUÇÃO DE TRANSPORTE EM MARÍLIA E PRESIDENTE PRUDENTE/SP

*Rodrigo Giraldi Cocco*

## **Resumo**

A precariedade dos transportes públicos coletivos nas cidades brasileiras associa-se aos traços arcaicos que compõe a Formação Social nacional. Nestas, verificam-se aspectos que dissuadem a modernização de determinados setores e ramos econômicos, bem como entram a produtividade em geral. A acessibilidade e a mobilidade não escapam a estes entraves, na medida em que a modernização do sistema vário para a eficiência do transporte coletivo, bem como a implementação de marcos legais que garantam maior compacidade da mancha urbana são minados pelo patrimonialismo, bem como por relações promíscuas estabelecidas entre os grupos ligados à atividade imobiliária, o empresariado de transportes e o poder público local. Em determinados contextos, as sinergias entre estes grupos refletem uma apropriação dos esforços coletivos tencionando ganhos privados, em detrimento da reprodução ampliada da força de trabalho. Ao obliterar a reprodução social otimizada do trabalhador, operam-se rupturas na reprodução do próprio capital, ainda que indiretamente. Nas cidades de Marília e Presidente Prudente, tais embaraços à mobilidade e à acessibilidade reverberam em tempos de deslocamento desiguais de acesso à cidade e a seus subespaços, além de densidades de fluxos igualmente iníquas, as quais correspondem às diferenças na qualidade dos serviços e infraestruturas providos. Nota-se que este cenário se desenvolve na esteira dos processos de dispersão urbana, diretamente associados aos interesses da atividade imobiliária.

**Palavras-chave:** transporte público, produção do espaço, acessibilidade, dispersão urbana.

## **Introdução**

A contradição entre a localização de um subespaço e sua necessidade de articulação é notória em países como o Brasil, onde as cidades se desenvolvem sob a égide de interesses de frações de capitais direta ou indiretamente associadas à atividade imobiliária. Como explanara Michel Rochefort (1982), “os subespaços da cidade não são autônomos e devem se articular para a melhor eficiência da cidade”. Contudo, o fator de localização dos subespaços citadinos, historicamente, não tem reportado às necessidades de conexão das quais necessitam seus habitantes.

Pelo contrário, o laço entre a acessibilidade, que é a condição na qual ocorrem as interações espaciais para o consumo, para o lazer e para o trabalho e a produção do espaço

urbano (Vasconcellos, 2000), tem deflagrado em retro-efeitos de valorização da terra, segundo interesses de grupos imobiliários de diferentes portes. Neste cenário, as mobilidades – enquanto capacidades daquilo ou de quem se transporta – desenvolvem-se desigualmente consoante as também díspares condições de acesso físico e proximidade aos equipamentos urbanos (desigualdades na acessibilidade).

Deve-se ressaltar que a mobilidade não representa um “fim em si mesmo”, mas uma demanda da reprodução social ampliada da força de trabalho, o que concerne aos deslocamentos para o lazer, os estudos, a saúde, o aperfeiçoamento profissional, a aquisição de cultura e demais atividades que elevam as forças produtivas humanas. Deve-se ressaltar que diversos indicadores tem demonstrado que um dos gargalos atuais do desenvolvimento brasileiro reside exatamente na provisão de quadros profissionais mais qualificados em todos os setores e ramos. Para se ter uma idéia, a produtividade média do trabalhador brasileiro (riqueza produzida/trabalhador) está atualmente, em 360% abaixo da americana, encontrando-se estagnada a três décadas, tendo sido reduzida em 1,35% nos anos 1980, caindo em torno de 1% ao ano na década de 1990 e avançando apenas 0,9% nos anos 2000. Dentre os principais fatores está o baixo investimento e planejamento em educação em todos os níveis (Stefano & Maia Júnior, 2012). Noutros termos, ao crescimento recente baseado na inclusão das demandas reprimidas (que ainda são significativas) deve se incluir o aumento da *competitividade*.

Neste caso, ainda que a educação – o principal serviço de aperfeiçoamento da força de trabalho – seja o principal gargalo a ser vencido, não devemos ignorar a importância combinada do conjunto dos equipamentos de reprodução social, como os equipamentos básicos para a saúde e o lazer, bem como aqueles que propiciam o acesso a estes últimos. Sônia Draibe (1993) já apontara correlações entre a mobilidade, a acessibilidade e o desempenho escolar, expondo a existência de “perversos encadeamentos” no que se refere à correlação entre “mau desempenho dos alunos, alto grau de absentéismo de professores e funcionários” e “má localização da escola ou ausência de transporte eficiente” (Draibe, 1993, p.55).

As cidades brasileiras, enquanto aglomeração destes equipamentos urbanos e, o transporte público enquanto conector dos mesmos vem dando mostras de como resíduos arcaicos presentes na Formação Social impõem limites ao desenvolvimento. Consoante estes traços, evidenciam-se certos arranjos de interesses que podem gerar desigualdades de acesso à cidade, facilitando a mobilidade de determinados segmentos sociais em detrimento de outros. Trata-se de laços históricos estabelecidos entre operadoras de transporte público

coletivo e proprietários fundiários, cujo objetivo é promover sinergias entre seus negócios, deflagrando em uma expansão urbana que em muitos casos, não condiz com as necessidades coletivas.

Neste caso, produz-se acessibilidade não com vistas a melhorar o acesso à cidade e seus equipamentos essenciais para os segmentos de baixa renda – cuja inserção na economia formal já é dificultada por fatores relativos à baixa escolaridade, treinamento etc. – mas cujo escopo é a valorização da terra para a exploração imobiliária. Destarte, sob o amparo de clássicos, como Marx (2005) e Lênin (1984), bem como de autores da estirpe de Jean Lojkin (1997) e Flávio Villaça (2001), objetivamos delinear de modo sucinto como tais cenários se concretizam em cidades como Marília e Presidente Prudente, cidades do oeste do Estado de São Paulo, tecendo análises que visam perscrutar a existência de processos de expansão urbana similares nestas realidades e que tenham na acessibilidade gerada pelos serviços e infraestruturas de transporte, um dos importantes elementos a considerar.

## **1. Relações entre a acessibilidade, a mobilidade e a valorização da terra urbana**

As relações entre acessibilidade, mobilidade e valorização da terra reportam-se às desigualdades na apropriação do produto do trabalho coletivo que produz a cidade. Em outras palavras, os segmentos sociais de alta renda e os agentes imobiliários, ao obterem acesso privilegiado ao poder público local, promovem valorizações da terra urbana mediante direcionamento da acessibilidade, gerando profundas desigualdades no tocante à mobilidade urbana.

É pela acessibilidade – um valor de uso inerente à terra urbana – que esta última adquire uma grande importância enquanto “terra-localização”, ou seja, enquanto meio de acesso a toda cidade<sup>1</sup>. Destarte, a acessibilidade de um terreno à cidade reflete a quantidade de valor produzido e transferido da força de trabalho na produção da cidade como um todo (Villaça, 2001), ou seja, os terrenos mais centrais ou mais próximos das vias rápidas de acesso, ou ainda, dotados de sistemas de transporte público de maior qualidade – partindo da premissa de que há diferencial de qualidade também na produção do serviço de transporte – contêm mais trabalho cristalizado, na medida em que mais trabalho fora aplicado na produção da centralidade (localização), dos serviços e infraestruturas de transportes etc.

---

<sup>1</sup> No tocante a estas questões, é interessante notar que Marx tratava em *O Capital*, o valor de uso da terra como sendo um *instrumento de produção* (Ex: o terreno agrícola) e um *suporte passivo* (dos meios de produção, da circulação, do consumo etc.).

Jean Lojkine (1997), entre outros autores, contribuiu com a questão, ao atentar para a capacidade de aglomerar que é inerente à terra urbana e que a aproxima do próprio conceito marxista de *condição geral da produção* capitalista, na medida em que esta confere *efeitos úteis* à produção e à reprodução seja do capital, seja de sua força de trabalho. Tratar-se-ia este de um terceiro valor de uso da terra, que Villaça (2001) conceitua como “*terralocalização*”. Vale salientar, um valor que não é “*dado*”, mas produzido pela atividade laboral.

Sob este prisma, pensar a acessibilidade e sua parcela de influência sobre a terra urbana e, portanto, pensar os transportes como vetores de *acessibilidades diferenciais*, remete a abordarmos o serviço de transporte público como um fomentador da *cooperação*, como um dos fatores que modificam a eficiência da *cooperação*, ao passo em que melhoram as *conectividades* entre pontos da rede urbana citadina, interligando áreas de serviços, de comércio, de indústria e de moradia. Vejamos o que nos diz Marx acerca do conceito de *cooperação*:

(...) a soma das forças mecânicas dos trabalhadores isolados difere da força social que se desenvolve quando muitas mãos agem simultaneamente na mesma operação indivisa; por exemplo, quando é mister levantar uma carga, fazer girar uma pesada manivela ou remover um obstáculo... Não se trata aqui da elevação da força produtiva individual através da *cooperação*, mas a criação de uma força produtiva nova, a saber, a força coletiva (Marx, 2005, p.379).

Como é possível perceber, em Marx, a *cooperação* e a *divisão do trabalho* são tidas como algumas das causas da elevação da produtividade do trabalho. Autores como Jean Lojkine (1997), Flávio Villaça (2001) e Topalov (1980), entre outros, trataram de transpor este conceito marxista para a discussão do espaço urbano, o que remete a abordar a cidade como uma *força produtiva* que encerra em si uma forma própria de *cooperação para a elevação da produtividade do produto social*.

O próprio Villaça (2001) assevera que em Marx observamos dois excedentes, um proveniente das forças produtivas que potencializam o trabalho individual e outro decorrente das chamadas “*causas gerais da elevação da produtividade do trabalho*” ou “*força produtiva social do trabalho*”. A questão é assim colocada por ele referindo-se à construção de estradas, mas o referido autor propõe a transferência do raciocínio para as aglomerações representadas pelas cidades, na medida em que a cidade representa uma elevação das forças de produção pela unificação/aglomeração das forças parcelares de

trabalho. A “concentração”, a “aglomeração” aqui considerada corresponde ao acréscimo da parcela de trabalho que cada trabalhador emprega na construção, por exemplo, de uma rodovia ou ferrovia, além de seu trabalho em particular. Contudo, não se trata de uma mera soma numérica (pois nesse caso, “juntos” ou “separados” uma mesma quantidade de trabalhadores teria igual potência de trabalho), mas de um *plus* representado pelo trabalho dialeticamente combinado, concentrado.

*O transporte público é o serviço que propicia a realização efetiva dessa aglomeração, da composição dessa outra força produtiva social, seja diretamente, nos deslocamentos casa-trabalho, ou indiretamente, nos percursos para a reprodução social do trabalhador. O fato contundente é que, na medida em que há concentração espacial dos serviços e infraestruturas de transportes, ocorre, igualmente, uma produção desigual de acessibilidade, a qual gera novíssimas possibilidades de uso do solo e de mudanças de conteúdo social do espaço.*

O efeito imediato da implantação ou extensão de uma linha de transporte por ônibus em tráfego misto, ou seja, de sistemas convencionais de ônibus recebedores de interferência semaforica, de tráfego, de viário descontínuo etc., é a indução, nos bairros, à constituição de algum tipo de estabelecimento comercial voltado ao consumo de baixa renda, como bares, padarias, mercearias, entre outros. Comumente, a extensão da linha ocorre a partir de solicitações encaminhadas às prefeituras seja por parte do próprio operador de transporte, de proprietários de terras ou de residentes. Mesmo se tratando de espaços rarefeitos, o empresário de transportes estende uma linha até o local, valorizando-o por certo tempo até que a rota se torne rentável e nesse ínterim, o serviço de transporte valoriza as terras lindeiras à circulação dos ônibus. Trata-se de lotes baratos em áreas periurbanas e que normalmente são ocupados por famílias de baixa renda expulsas pelo aumento dos preços das terras mais centrais. Tais contextos foram amplamente verificados, por exemplo, quando da estruturação de cidades como Campinas e São Paulo, entre outras realidades<sup>2</sup>.

É importante ressaltar, que as linhas convencionais amparadas por pontos de embarque (os postes de sinalização para parada de ônibus) diferem – no que tange ao estímulo à produção do espaço – de outros sistemas de transporte concorrentes, ou subsistemas de transporte do qual fazem parte. A criação de linhas estruturais de transporte público por ônibus (de maior eficiência, qualidade), metrô e VLT/VLP, por exemplo, trazem uma experiência diversa a esse respeito. Na cidade de São Paulo, tão somente o

---

<sup>2</sup> Entrevista fornecida pelo Físico Laurindo Junqueira, Superintendente de Planejamento de Transporte da Empresa SPTrans – São Paulo Transporte S/A, na cidade de São Paulo/SP, no ano de 2010.

anúncio da construção do Expresso Tiradentes<sup>3</sup> já fora suficiente para aumentar em 40% os preços dos imóveis do seu entorno. O fato paradoxal é que ao fazê-lo, acabou por afastar exatamente aqueles moradores que mais necessitavam desse tipo de infraestrutura de transporte, os quais passaram a morar nas áreas mais periféricas e sujeitas a linhas de transporte público de menor nível de serviço, isto é, as linhas convencionais que acabamos de citar.

Estes processos de *gentrification*, associados a mudanças de uso do solo (conversão de áreas de moradias em zonas comerciais de padrão mais elevado etc.) de certas áreas, que ocorrem consoantes a passagem de sistemas de transporte de alto desempenho, criam um paradoxo para a política urbana e de transportes, pois é exatamente para os segmentos de menor renda que estes sistemas deveriam ser edificadas. Em verdade, com a “expulsão” dos segmentos de menor renda das adjacências destas infraestruturas, o poder público terá de estender para espaços mais distantes o serviço de transporte mediante um custo maior de implantação e de operação dos serviços, bem como uma menor oferta de horários, linhas etc.

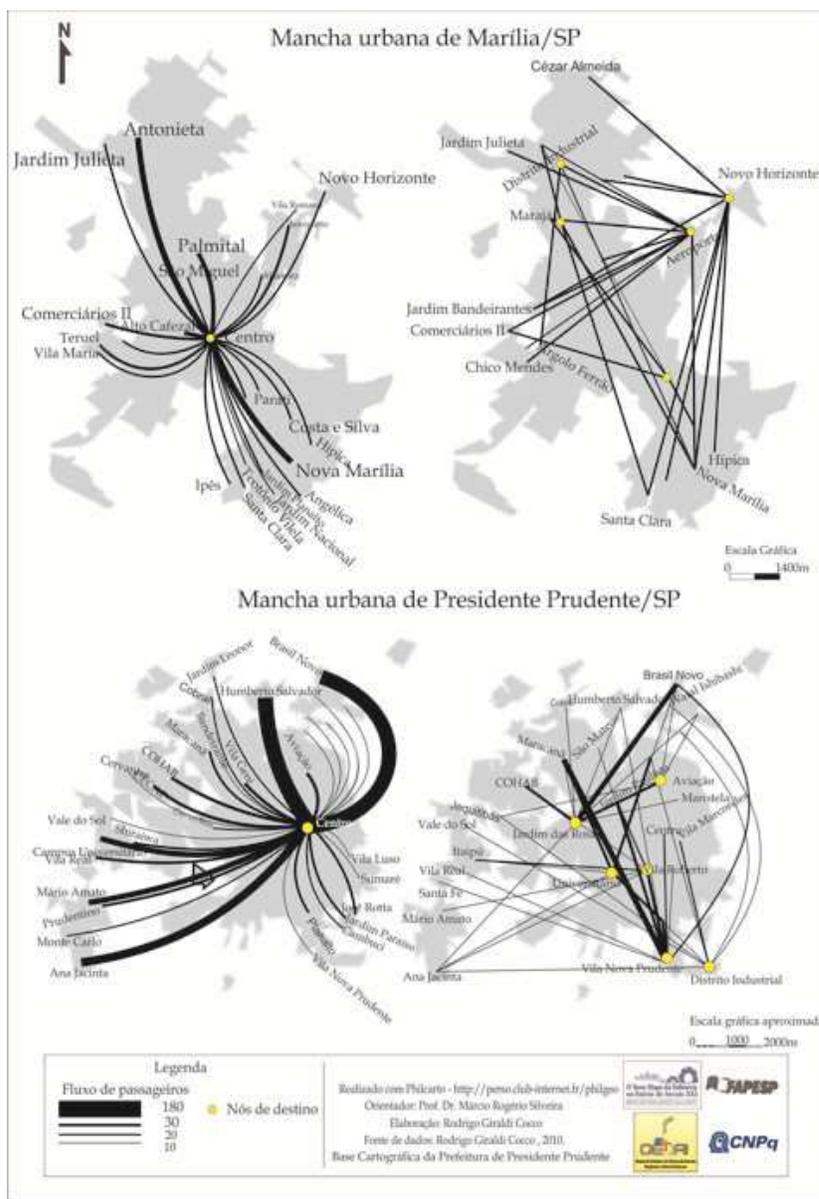
Outro problema referente às políticas de transporte concerne à distribuição das linhas. Como expõe Vasconcellos (1996), as linhas de transporte público, normalmente são mais densamente distribuídas nas áreas centrais, enquanto em regiões periféricas há menor oferta de serviços. Já as linhas que ligam áreas periféricas são ainda mais raras, uma vez que a maioria dos serviços é estabelecida segundo uma estrutura urbana radial. Especialmente no caso de Marília e Presidente Prudente, ou seja, cidades nas quais os subcentrossão incompletos, tal cenário torna-se claro, ao visualizarmos os mapas de fluxo “bairro-centro” (dotado de grande densidade de linhas e horários) e os mapas “bairro-bairro” (Mapa 01).

Os usuários destas cidades que trabalham em quaisquer áreas que não sejam as áreas centrais podem sofrer grandes tempos de espera, escassez de horários, desconforto (ônibus de pior qualidade, mais antigos da frota) etc., fato que expressa um *distance decay* ou efeito declinante da distância sobre as interações espaciais diárias, como assevera Roberto Lobato Corrêa (1997). Vejamos como o problema do tempo de deslocamento é sentido por uma significativa parte dos usuários dos sistemas de transporte de Marília e Presidente Prudente (Tabela 01).

---

<sup>3</sup> O Expresso Tiradentes é estruturado por uma linha troncalizada de ônibus em viário edificado exclusivamente para a operação do transporte público, sem interferência semafórica ou de tráfego.

**Mapa 01:** Diferenças nas densidades de fluxos entre os deslocamentos bairro-centro e bairro-subcentros em Marília e Presidente Prudente em 2010<sup>4</sup>.



No tocante ao tempo de deslocamento, evidencia-se que em Presidente Prudente, expressivos 49% dos deslocamentos totais efetuados por transporte público se fazem em uma hora e trinta minutos, enquanto 51% se efetuam em 30 minutos. Marília também mostrara importante volume de deslocamentos entre uma hora e trinta minutos (cerca de 56% dos deslocamentos), aduzindo significativa desigualdade de acesso eficiente aos equipamentos urbanos da cidade. Considerando que se trata de cidades de porte semelhante, nas quais não

<sup>4</sup> Elaborado pelo autor a partir da aplicação de questionários de origem-destino no ano de 2010, com a utilização de software *Philcartô*.

se caracterizam os problemas decorrentes de congestionamentos no tráfego misto, bem como excessiva concentração de equipamentos de consumo (fato notório em metrópoles), tais condições de percurso são demonstrativas da negligência das operadoras privadas de transporte coletivo. Como exibido na tabela 01, os percursos mais ineficientes correspondem aos deslocamentos que exigem integração entre linhas, demonstrando a necessidade de corredores exclusivos que equilibrem a velocidade comercial dos veículos e os “ciclos de linha”, bem como marcos legais mais eficazes que regulem a expansão urbana.

**Tabela 01:** Tempo de deslocamento dos usuários de transporte coletivo aos bairros das cidades de Marília e Presidente Prudente em 2010.

Cidade/bairro	Tempo de deslocamento predominante	Percentual dos deslocamentos	Percentual de integração
Marília/Aquarius	1h e 30 minutos	62%	70%
Marília/Centro	25 minutos	64%	0%
Marília/Novo Horizonte	1h	60%	100%
Marília/Aeroporto	1h	80%	100%
Marília/Distrito Industrial	1h e 30 minutos	83%	100%
Presidente Prudente/Jardim das Rosas	30 minutos	90%	95%
Presidente Prudente/Vila Roberto	30 minutos	60%	0%
Presidente Prudente/Vila Nova Prudente	1h	56%	52%
Presidente Prudente/Campus Unoeste	40 minutos	44%	40%
Presidente Prudente/Centro	30 minutos	75%	10%
Presidente Prudente/CECAP	40 minutos	74%	20%
Presidente Prudente/Distrito Industrial	1h e 20 minutos	54%	64%

**Fonte:** COCCO, 2010.

Trata-se assim, de iniquidades oriundas de uma conjugação de fatores (viário misto sem corredores exclusivos, desenho obsoleto das linhas, etc.) e entre eles, a dispersão da cidade motivada pelos interesses dos agentes imobiliários (Reis Filho, 2006). Estes últimos edificam a cidade conforme suas necessidades de deslocamento e suas estratégias de especulação imobiliária, resultando em aumento dos “ciclos de linha”, ou seja, do tempo necessário para a completude do trajeto dos ônibus. De modo geral expõe Villaça (2001) acerca deste problema:

Entende-se por dominação por meio do espaço urbano o processo segundo o qual a classe dominante comanda a apropriação diferenciada dos frutos, das vantagens e dos recursos do espaço urbano. Dentre essas vantagens, a mais decisiva é a otimização dos gastos

de tempo dispendido nos deslocamentos dos seres humanos, ou seja, a acessibilidade às diversas localizações urbanas, especialmente ao centro urbano. (...) O benefício ou o recurso fundamental que se disputa no espaço urbano é o tempo de deslocamento. As burguesias produzem para si um espaço urbano tal que otimiza suas condições de deslocamento. Ao fazê-lo, tornam piores as condições de deslocamento das demais classes (Villaça, 2001, p. 328).

Neste cenário, as melhores acessibilidades passam a ser produzidas não com vistas a melhorar a eficiência da cidade como um todo, mas em nome da valorização de áreas de exploração imobiliária, espaços que não necessariamente conformam as áreas mais carentes e de interesse público, isto é, que no entendimento do poder público e em concordância com a sociedade, correspondem à solução mais viável e menos custosa em termos de desenvolvimento urbano. Em outras palavras, quanto mais distantes são as áreas, maior será o dispêndio na provisão de infraestruturas e serviços urbanos.

No caso dos transportes urbanos, Lênin (1984) já nos alertara em seu *Imperialismo, etapa superior do capitalismo*, explanando sobre a fundação de *trustes* de transportes na Alemanha e sua relação com os negócios de terras. Lênin apregoava que por trás da formação dos referidos *trustes* de transportes estavam os bancos, os quais utilizavam do monopólio das vias de comunicação para viabilizar também seus interesses em negócios de terras. É o caso, por exemplo, dos caminhos de ferro urbanos na Alemanha, os quais, desde sua formação, já estavam ligados a interesses de grandes bancos, sobretudo aqueles que disponibilizaram recursos para o empreendimento.

(...) a questão complica-se em virtude de, por detrás desse *trust* dos transportes em formação, estarem os bancos, que, se quiserem, podem subordinar as vias de comunicação que monopolizam aos interesses do seu tráfico de terrenos. Para nos convenceremos do bom fundamento desta suposição basta recordar que, ao ser fundada a sociedade dos caminhos-de-ferro elétricos urbanos, já se encontravam ligados a ela os interesses do grande banco que patrocinou esse empreendimento. Isto é: os interesses da referida empresa de transportes entrelaçavam-se com os do tráfico de terrenos. O cerne da questão era que a linha oriental da referida via férrea devia passar por terrenos que mais tarde, quando a construção da via férrea já estava assegurada, o banco vendeu com enorme lucro para si e para algumas pessoas que intervieram no negócio (Lênin, 1984, p. 28).

O fato contundente é que em geral, a atividade imobiliária pode ser beneficiada pela acessibilidade, mas a atividade de transporte de passageiros normalmente guarda os prejuízos da redução no Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK)<sup>5</sup> consecutiva à expansão territorial não adensada, a menos que exista alguma relação com a atividade imobiliária, ou entre os investimentos das referidas *holdings* de transportes haja aplicações no setor imobiliário.

Quando da estruturação de determinados bairros da cidade de Presidente Prudente, esse contexto ficara bastante nítido. Foi o caso do ocorrido no distrito de Montalvão e no loteamento Parque dos Pinheiros (localizado no município de Álvares Machado, na aglomeração urbana de Presidente Prudente), espaços nos quais o serviço de transporte público operado pela Empresa de Transportes Brasília Ltda., precedeu o adensamento, atendendo a núcleos bastante rarefeitos.

O fato é que nessa época (até a década de 1980), a empresa Brasília – a então operadora monopolista do sistema de transporte público do município – adentrava espaços para além do perímetro urbano e da mancha urbana de Presidente Prudente, o que de certa forma beneficiava os proprietários de terras localizadas nos limites das vilas com as terras rurais. Os proprietários de terras arcavam com o custo operacional inerente à extensão do serviço de transporte público a estes espaços, ainda demasiado rarefeitos para que o ônibus operasse em suas proximidades, por mais que transportasse poucos passageiros a estes espaços<sup>6</sup>. Tais mecanismos foram frisados por Tereza Pires Caldeira (2000), a qual destacara que, no caso paulistano:

O lançamento do sistema de transporte público baseado no ônibus foi fundamental para o desenvolvimento do novo padrão de urbanização. Embora o preço da terra na periferia fosse relativamente baixo e houvesse loteamentos à venda desde a década de 10, eles permaneceram desocupados principalmente devido à falta de transporte (...). Ele tornou possível vender lotes localizados “no meio do mato” e ajudou a criar um tipo peculiar de espaço urbano no qual áreas ocupadas e vazias intercalavam-se aleatoriamente por vastas áreas. Não havia nenhum planejamento prévio e as regiões ocupadas eram aquelas nas quais os especuladores tinham decidido investir. Sua estratégia era deixar áreas vazias no meio das

---

<sup>5</sup> Nestas cidades, se verificam níveis de IPK que tendem paulatinamente à queda. Este cenário é visível já na década de 1990, quando apresentavam IPK em franco declínio, respectivamente em 2,34 para Marília; 2,36 e 1,90 para Presidente Prudente (São Paulo, 2011). Em poucos anos, os índices continuaram a cair e em 2003 apresentaram-se em 1,75 para Marília; 1,60 e 1,44 para Presidente Prudente, valores que progrediram para 1,41; 1,86 e 1,40 em 2005 e para 1,40 e 1,34 em 2007 (São Paulo, 2011).

<sup>6</sup>Entrevista fornecida pelo empresário Marcelo Rosas Benguela, proprietário da extinta Empresa de Transportes Brasília Ltda., na cidade de Presidente Prudente/SP, no ano de 2010.

ocupadas para que fossem colocadas no mercado mais tarde por preços mais altos (Caldeira, 2000, p.219).

No entanto – no caso de Presidente Prudente – com o passar do tempo, novos moradores passaram a ocupar as referidas áreas adensando-as e arcando com as receitas da linha de transporte. É neste sentido que o transporte público por ônibus pode se relacionar à atividade imobiliária, pois tal situação traduz-se em uma diferenciação na acessibilidade e na mobilidade e conseqüentemente, uma diferenciação no valor dos lotes em todo o município. Contudo, são os segmentos sociais de maior poderio econômico que se apropriam das melhores localizações, ou mesmo, criam estas mediante orientação dos investimentos em acessibilidade.

## **2. Transporte público e expansão urbana em Marília e Presidente Prudente**

Um dos primeiros autores a analisar a relação entre os transportes e a estruturação das cidades foi Richard Hurd (1903), demonstrando a importância das diferentes formas de mobilidade sobre a estrutura urbana e vice-versa. Como destacado por estes e outros trabalhos, foram os modos privados individuais de transporte que possibilitaram a suburbanização em “mancha de óleo” no caso estadunidense (analisado por Hurd), mas também a dispersão das cidades em descontinuidades com o tecido urbano em diversos contextos espaciais, o que, como se sabe, é deletério para os sistemas de transporte público coletivo.

Com base nestes trabalhos, bem como nos clássicos de Von Thunen, Losch e Christaller, autores como Wingo (1972) e Ullman (1941), já destacavam a “qualidade da localização” (acessibilidade), além das “qualidades naturais” (Wingo, 1972) do solo como sendo de interesse para o estudo de economia espacial. O fato é que com a difusão generalizada do automóvel, essa “qualidade de localização” pode ser “reproduzida” (vias expressas, pontes, transporte coletivo rápido etc.) mediante investimentos em serviços e infraestruturas de transportes. Estes, no entanto, remetem a *investimentos seletivos*, os quais exibem a desigual produção de acesso na cidade capitalista (Lojkine, 1997).

Assim, quando se fala na produção do “perto” e na rejeição do “longe” pelos segmentos sociais mais abastados, não podemos esquecer que as camadas de mais alta renda podem se afastar de seus centros para ocupar bairros mais modernos, espaçosos e com mais verde, compensando esse afastamento com vias expressas, auto-estradas e altas taxas de motorização. Ademais, trazem para sua direção de deslocamento o centro da cidade, os

empregos e os serviços, os *shopping centers*, os aparelhos do Estado e os centros empresariais, tal qual já expusera Lojkin (1997), no caso do Distrito de *La Défense* em Paris e as vias expressas que – para conferir acessibilidade a este – foram construídas a expensas das necessidades reais da classe trabalhadora.

Estes investimentos referem-se à otimização dos tempos gastos em deslocamentos, o que corresponde à busca por uma mais eficiente reprodução social do segmento social (abastado), haja vista que esta se faz mediante as diferentes formas de consumo (inclui-se o consumo de cultura, de lazer, etc.) que podem estar distantes uns dos outros ou da residência. Eis o sentido que se deve conferir à produção do “perto” e do “longe”. Para Villaça (2001), trata-se do *controle* do tempo de deslocamento, da liberdade de escolher e manipular os prós (meio ambiente agradável, grandes quotas de terreno) e contras (maior tempo de deslocamento) inerentes às localizações. Contudo, esta escolha não é acessível aos mais pobres que, em muitos contextos veem-se às voltas de grandes distâncias a percorrer, morem nas periferias longínquas de espaços periurbanos, ou em centros urbanos abandonados. Não obstante, nota-se em meio ao processo de estruturação de diferentes cidades brasileiras, certas ocupações irregulares (na forma de favelas, cortiços etc.) estimuladas por grupos associados à atividade imobiliária, os quais visaram à internalização de benefícios extraídos dos investimentos do poder público<sup>7</sup>.

Um exemplo recente provém da área denominada de “Chácaras Arilena” em Presidente Prudente/SP, onde se constituem um conjunto de 128 chácaras de recreio lindeiras à rodovia Assis Chateaubriand, nas proximidades do km 425, bastante distantes do centro urbano, adequando-se, em tese, a usos rurais ou de recreio, mas que passaram a conformar usos urbanos desde sua constituição entre 1989 e 1990. A constituição desta área se deu em 1989, sendo loteada pela incorporadora “Interprise”, que passou a vender os lotes de 5.000 m<sup>2</sup> nas Arilenas I e outros de até 3.000 m<sup>2</sup> nas Arilenas II e III<sup>8</sup>.

Após essas ocupações e a consolidação de usos e interações espaciais urbanas – ainda que bastante rarefeitas – os moradores das chácaras passaram a protagonizar uma série de pedidos de melhorias infraestruturais e de serviços urbanos encaminhados à prefeitura de Presidente Prudente. Contudo, à revelia do plano diretor da cidade, estas terras não se enquadravam como sendo de uso urbano.

---

<sup>7</sup> Trata-se de estratégias segundo as quais, estimulam-se ocupações irregulares nos limites das áreas periurbanas e rurais, descontínuas com a mancha urbana, cujo interstício pode, no futuro, ser valorizado pela provisão de infraestrutura e serviços à área mais distante já regularizada e lindeira às áreas intersticiais.

<sup>8</sup> O fato é que nada foi legalizado e o único documento que os moradores hoje possuem é o contrato de compra e venda dos lotes.

Antes do uso da área como moradia fixa, não havia transporte público urbano regular, sendo as únicas alternativas o transporte particular (por automóvel, caminhonete etc.) ou a caminhada até a rodovia (inviável em certas condições, devido o acesso sem pavimentação) onde transitam ônibus intermunicipais até Presidente Prudente. A concessão da linha de transporte público que atende a área pertence à empresa “Transportes Coletivos Presidente Prudente (TCPP)”, sendo na verdade uma extensão da “Linha Aeroporto” que fora criada na administração do Prefeito Mário Bragato, no ano 2000. Vale ressaltar que a linha atende às Chácaras Arilena I apenas em alguns horários.

Contudo, antes da linha operar, já se verificavam usos de moradia permanente nas chácaras, o fato é que após a chegada do transporte público estes usos se consolidam e reforçam em virtude do retro-efeito entre a acessibilidade e a “possibilidade de ocupação” empreendida pelos transportes. Antes da linha de transporte público coletivo, os deslocamentos à cidade eram ainda mais penosos, haja vista que as moradias das Chácaras Arilena I estão a pelo menos 2 quilômetros da rodovia que a conecta à mancha urbana de Presidente Prudente, onde trafegam os ônibus intermunicipais da empresa Jandaia Transportes. Observemos como apesar da extensão do serviço de transporte, a infraestrutura não fora estendida concomitantemente (Foto 01).

**Foto 01:** Ônibus da empresa TCPP na estrada que confere acesso à área de chácaras, desembarcando usuários nas Chácaras Arilena I, em 2011.



**Fonte:** COCCO, 2011.

É perceptível como o transporte público foi praticamente o primeiro serviço urbano a atender a área, mas o fato contundente é que uma vez que as famílias estabelecem residência na área – e por mais que se trate de uma área ainda bastante rarefeita – esta, mesmo não sendo “urbana”, adquire (e a cada melhoria em transportes essa característica é intensificada) uma acessibilidade correspondente a terras “urbanas”, com usos, portanto, igualmente urbanos.

Em muitos subespaços de Presidente Prudente, o problema da rarefação de usuários de transporte público já foi solucionado, como é o caso do Jardim Novo Bongiovani, que teve sua demanda aumentada em virtude do aumento de moradias do programa “Minha Casa Minha Vida” do Governo Federal; na Zona Oeste, com exceção do bairro Ana Jacinta que polarizava os deslocamentos e; no Vale do Sol, onde o ônibus passava praticamente sem embarcar passageiros. Atualmente tais espaços já se constituem em melhores condições de operação para o serviço, o que não é o caso das Chácaras Arilenas, onde evidencia-se uma relação irracional entre a quilometragem do itinerário e a quantidade de passageiros transportados, ou seja, os veículos operam até praticamente os limites municipais com a cidade de Pirapozinho/SP para atender a uma comunidade de aproximadamente 400 moradores para depois retornar pelo bairro Aeroporto.

Ademais, não obstante os moradores demonstrem a necessidade de consolidação deste espaço, paradoxalmente, todas estas iniciativas caracterizam também a exploração imobiliária e a valorização de terras mediante melhorias públicas em transporte, serviços e infraestruturas. Vale ressaltar no caso das Chácaras Arilenas, que se trata de um conjunto de chácaras situado ao longo de um eixo rodoviário no qual há consideráveis extensões de terras entre as chácaras e a malha urbana de Presidente Prudente, isto é, vazios intersticiais, inclusive sob propriedade do empresariado de transportes.

Neste sentido, devemos atentar para o seguinte fato: a conversão dos conjuntos de chácaras Arilena I, II e III em área do perímetro urbano, conduziria à conversão destas áreas, as quais, passíveis de serem loteadas, seriam amplamente valorizadas às custas do poder público. Vale ressaltar que a incorporação dessas áreas ao perímetro urbano e o conseqüente adensamento das mesmas, poderia levar ainda, à conversão da via regional – no caso, a rodovia Assis Chateaubriand – em via urbana, dotando as terras de grande acessibilidade à cidade.

Não se trata de negligenciar os necessários investimentos, o fato é que a cidade possui áreas mais contíguas cuja quantidade de moradores que necessitam de melhorias urbanas é maior. Noutros termos, os espaços cuja necessidade de investimentos são

prementes, são preteridos em favor de áreas rarefeitas e descontínuas do tecido urbano, fato que estimula e direciona a expansão urbana à revelia do plano urbano mais amplo.

## **Considerações Finais**

As múltiplas determinantes que atuam sobre o transporte público nos municípios analisados por este artigo, têm no papel do Estado e sua capacidade de regulação da expansão urbana um caráter necessário, na medida em que este é produto das relações sociais e, portanto, permeável às influências e pressões dos diferentes segmentos sociais. Como fora verificado no caso de Presidente Prudente e Marília – sendo visível também em diversas cidades brasileiras – relações de compadrio mantidas historicamente entre os capitais de transportes e o poder público local fazem com que estes prescindam de um aumento da eficiência operacional do transporte público, uma vez que seus sobrelucros são garantidos pelos incrementos nos preços das tarifas.

Em outras palavras, observa-se que a aparente contradição entre a fração de capital que opera a expansão urbana e aquela que, ao contrário, necessita de compacidade da mancha urbana, isto é, o capital de transportes, é “cicatrizada” pela socialização dos custos gerais do processo na forma de aumento de custos para o usuário.

Importante frisar que neste contexto, evidenciam-se desenvolvimentos desiguais do próprio sistema de transporte público, com maiores qualidades dos serviços oferecidos às áreas mais centrais e condições precárias de serviços aos moradores de áreas periféricas, como demonstrado pelos iníquos tempos de deslocamentos para bairros como o Aquarius em Marília ou Distrito Industrial em Presidente Prudente, mais dependentes do sistema de integração física. Sistema esse incompleto do ponto de vista do *estado da arte* das tecnologias em transportes, haja vista que é limitado pelos traços arcaicos e, sobretudo, patrimonialistas de nossa Formação Social, que de um lado dificultam a produção de novíssimas infraestruturas (corredores exclusivos de transporte público, *Sistemas Bus Rapid Transit*, novos terminais de integração com pré-embarque etc.) e por outro favorecem expansões inadequadas da mancha urbana, elevando os custos de extensão dos serviços urbanos.

Destarte, os “limites técnicos” à melhoria dos sistemas de transporte público nestas cidades são meros embustes dos problemas concretos, diretamente associados aos históricos conluios entre frações de capitais de transportes e da atividade imobiliária, bem como com os poderes públicos locais, como fora aclarado na constituição de algumas vilas e distritos do município de Presidente Prudente/SP, como Montalvão e Parque dos Pinheiros.

Vale ressaltar que tal contexto é deletério para o conjunto de cooperações imanentes à cidade capitalista, à qual é intrínseca a qualidade de *força produtiva social*, de aglomeração que eleva as forças produtivas humanas ao aglomerar os equipamentos de produção capitalista e de reprodução social humana.

*In fact*, geram-se viscosidades nos movimentos de reprodução do capital e da força de trabalho, isto é, na efetivação dos deslocamentos casa-trabalho, mas também nos momentos concernentes à reprodução ampliada do trabalhador, com os deslocamentos às atividades de lazer, de cultura, de aperfeiçoamento pessoal e profissional, etc., imprescindíveis à produção de riqueza, ainda que indiretamente.

## **Bibliografia**

Caldeira, T. P. R. (2000) *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*, São Paulo, Edusp.

Corrêa, R. L. (1997) *Interações Espaciais*. In Castro, I. E. et al. ed. *Explorações geográficas*, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.

Draibe, S. M. (1993) A natureza social dos investimentos em transporte de massa: o exemplo da região metropolitana de São Paulo, *Revista dos Transportes Públicos*, n. 61, pp. 37-58.

Hurd, R. (1903) *Principles of city land values*, New York, The record and Guide.

Lênin, V. I. (1984) *O imperialismo: fase superior do capitalismo*, Lisboa, Editorial Avante.

Lojkine, J. (1997) *O estado capitalista e a questão urbana*, São Paulo, Martins Fontes.

Marx, K. (1983) *O Capital: crítica da economia política*. São Paulo: Difel.

Marx, K. (2005) *O Capital: crítica da economia política*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

Reis, N. G. (2006) *Notas sobre a urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo: Vias das Artes.

Estado de São Paulo (2008) *Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE)*. Dados estatísticos. São Paulo.

Stefano, F. & Maia Júnior, H. (2012) Agora vem a parte mais difícil: trabalhador brasileiro gera um quinto da riqueza gerada pelo americano. *Revista Exame*, n. 19, outubro, pp. 35-50.

Topalov, C.(1979) *Laurbanizacióncapitalista: algunos elementos para su análisis*. México: Edicol.

Ullman, E. L. (1974) Geography as spatial interaction. In Hurst, M. E. ed. *Transportation Geography*, Londres, Macgraw Hill.

Ullman, E. L. (1956) The role of transportation and the bases of interaction. In Thomas, W.L. ed. *Man's role in changing the face of the earth*.Chicago, University of Chicago Press.

Wingo, L. (1972) *Transporte y suelo urbano*, Oikos-Tau ed., Barcelona

Vasconcellos, E. A. (2000) *Transporte público urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas*, São Paulo, Annablume.

Villaça, F. (2001) *Espaço intra-urbano no Brasil*, São Paulo, Studio Nobel.